



Beschreibung und Zielsetzung

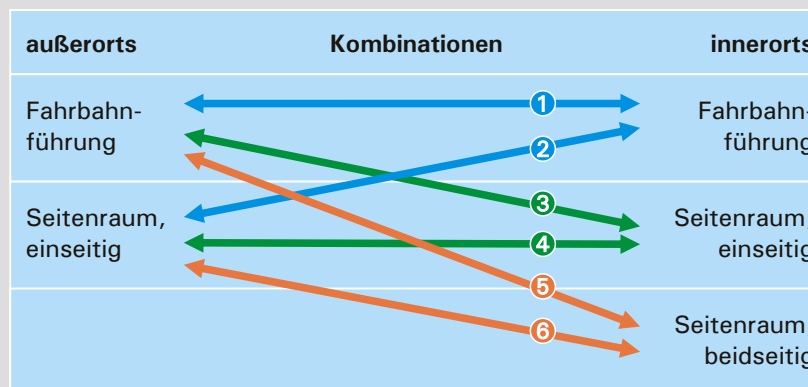
Die Ausbildung des Überganges zwischen freier Strecke (außerorts) und Ortsdurchfahrt (innerorts) soll dem Radverkehr einen sicheren und komfortablen Wechsel der Straßenseite am Anfang und Ende von einseitigen **Radverkehrsanlagen** ermöglichen, den sicheren Übergang bei wechselnder Führungsform (z.B. vom Radweg auf die Fahrbahn) gewährleisten und die Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr dämpfen.



Grundsätzlich werden beim Radverkehr die Führungsformen **auf der Fahrbahn** (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Mischverkehr) und **im Seitenraum** (gemeinsamer oder getrennter Geh-/Radweg, Gehweg Radfahrer frei) unterschieden. Im Innerortsbereich können diese einseitig oder beidseitig angeordnet sein. Außerorts sollte die einseitig angeordnete Radverkehrsanlage oder Mischverkehr auf der Fahrbahn der Regelfall sein.

Vorgehen

Bevor eine Maßnahme zur Sicherung des Radverkehrs am Übergang von Innerorts auf Außerorts umgesetzt wird, muss die Erforderlichkeit geprüft werden. Das folgende Schaubild verdeutlicht welche Kombinationsmöglichkeiten es bei der innerörtlichen und außerörtlichen Radverkehrsführung theoretisch gibt.



- Wird der Radverkehr innerorts und außerorts beidseitig auf der Fahrbahn geführt (1) ist keine Maßnahme erforderlich.
- Bei der Überführung des innerörtlichen Radverkehrs von der Fahrbahn auf einen einseitigen Radweg außerorts (2) auf der anderen Straßenseite, ist die Überführung zu sichern. Hierzu wird der Radverkehr zunächst in den Seitenraum und dann in der Regel über eine Mittelinsel auf die andere Straßenseite geleitet (siehe Abbildung 1 oben). Alternativ kann auch eine Überführung ohne Mittelinsel erfolgen (siehe Abbildung 1 unten). Die Überführung von Außerorts nach Innerorts ist gleichermaßen zu sichern.
- Wird der Radverkehr innerorts auf einer Radverkehrsanlage im Zweirichtungsbetrieb im Seitenraum geführt und muss auf die Fahrbahn außerorts geleitet werden (3) oder andersherum, so ist diese Stelle gemäß Abbildung 2 zu sichern.
- Liegt eine Radverkehrsanlage außerorts im Seitenraum vor und der Radverkehr innerorts wird im Seitenraum auf einer Seite in beide Richtungen befahrbar geführt (4), so muss der Übergang gesichert werden. Hierzu eignet sich ebenfalls die Anordnung einer Mittelinsel (siehe Abbildung 3).
- Wird der Radverkehr innerorts beidseitig im Seitenraum geführt und muss auf die Fahrbahn außerorts überführt werden (5), so ist diese Stelle gemäß Abbildung 4 zu sichern.



- Wird der Radverkehr innerorts im Seitenraum beidseitig geführt und muss auf eine einseitig gelegene Radverkehrsanlage außerorts überführt werden (6), so ist diese Stelle gemäß Abbildung 6 zu sichern.

Bei der Umsetzung von Überführungsanlagen muss auf die Richtlinienkonformität geachtet werden. Darüber hinaus muss die Anlage für alle Verkehrsteilnehmer gut sichtbar und die Verkehrsführung verständlich sein.

Führungsformen

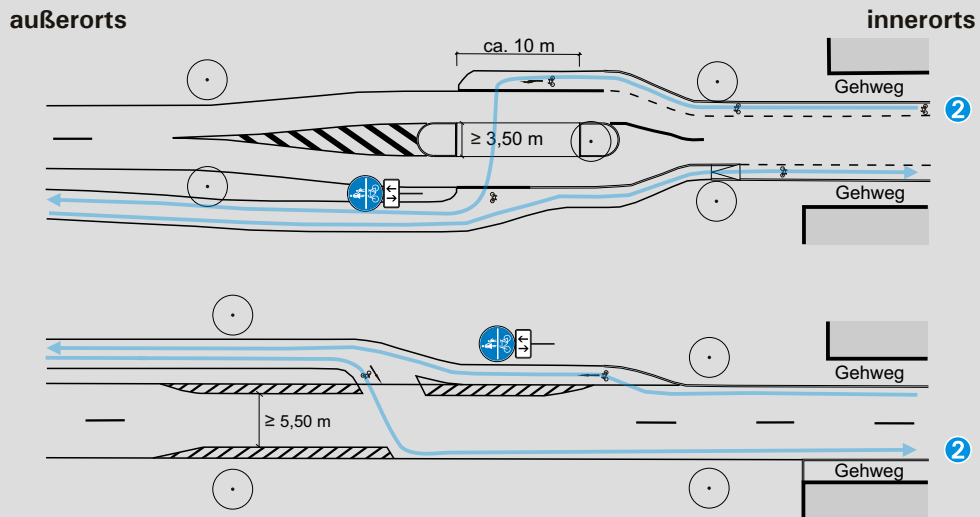


Abb. 1 Überführung Fahrbahnführung innerorts auf einseitige Radverkehrsanlage im Seitenraum außerorts und anders herum; mit und ohne Mittelinsel (ERA 2010)

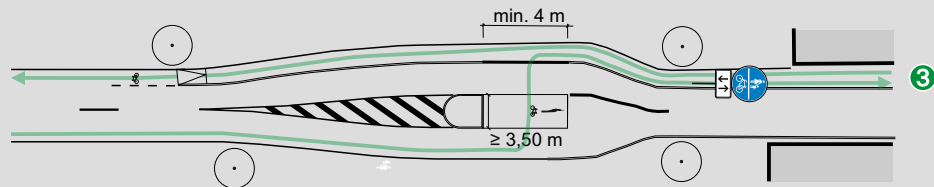


Abb. 2 Überführung einseitige Radverkehrsanlage im Seitenraum innerorts auf Fahrbahnführung außerorts (eigene Prinzipskizze)

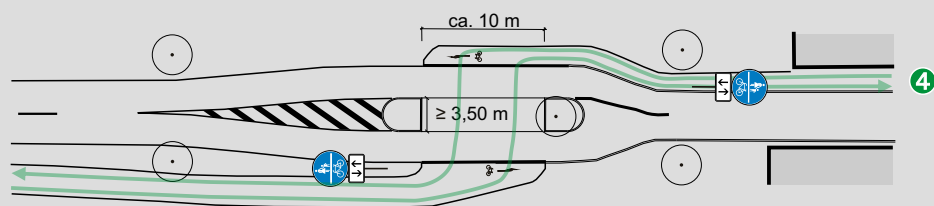


Abb. 3 Überführung einseitige Radverkehrsanlage im Seitenraum innerorts auf einseitige Radverkehrsanlage im Seitenraum außerorts bei Wechsel der Straßenseite (eigene Prinzipskizze)

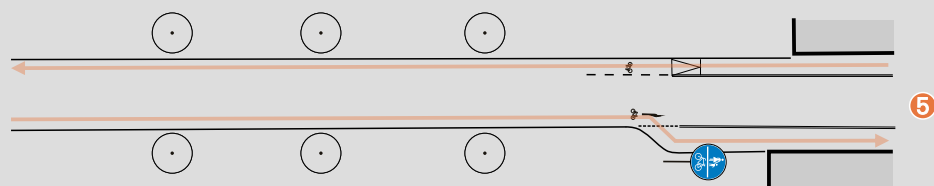
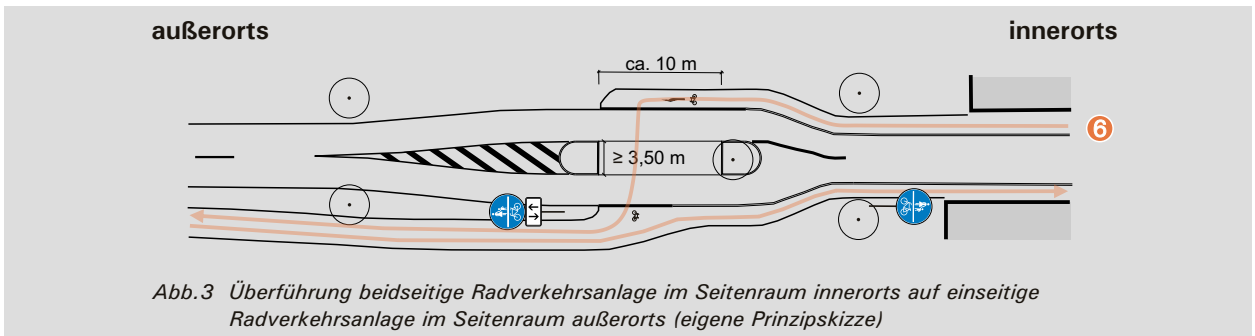


Abb. 3 Überführung beidseitige Radverkehrsanlage im Seitenraum innerorts auf Fahrbahnführung außerorts (eigene Prinzipskizze)



Vor- und Nachteile Mittelinsel

Mittelinseln haben den Vorteil einer sicheren Aufstellung des Radfahrers auf halber Querungsstrecke. Zudem wirken sie am Ortseingang geschwindigkeitsdämpfend. Aus diesem Grund sollten sie in der Außerortslage (vor dem Siedlungsbereich) angeordnet werden.

Nachteilig ist, dass der bauliche Aufwand für Mittelinseln deutlich höher ist, da der Straßenquerschnitt aufgeweitet werden muss. Dies kann einen Grunderwerb erforderlich machen. Es führt grundsätzlich zu höheren Herstellungskosten. Hinzu kommt, dass in der Regel die Entwässerung ebenfalls angepasst werden muss.

Maßnahmenrahmen	
Zeitraum	mittelfristig
Zuständigkeit	Kommune, Baustraßenbesitzer der jeweiligen Straße
Partner/Beteiligte	Kommune, Baustraßenbesitzer der jeweiligen Straße
Zielgruppe	inner- und zwischengemeindlicher Radverkehr
Kosten Planungsphase	ca. 2.500 - 6.000 EUR*
Kosten Umsetzungsphase	ca. 15.000 - 25.000 EUR*
Finanzierungsmöglichkeiten	Fördermöglichkeiten sind durchaus gegeben
Abhängigkeiten	unmittelbar: keine mittelbar: abhängig von den weiteren Planungen im Fuß- und Radverkehr sowie ggf. ohnehin anstehenden Sanierungsmaßnahmen an der jeweiligen Straße

*kein fester Preis, Abweichung in beide Richtungen möglich